



## גמ"ר 4517/09/15 - פרקליטות מחוז חיפה - פלילי נגד שלמה אהרונסי

בית משפט השלום לתעבורה בחדרה

גמ"ר 4517-09-15 פרקליטות מחוז חיפה - פלילי נ' אהרונסי  
בפני כבוד השופטת טל תדמור-זמיר

בעניין: פרקליטות מחוז חיפה - פלילי

המאשימה

נגד

שלמה אהרונסי

הנאשמים

### הכרעת דין

כמצוות סעיף 182 לחוק סדר הדין הפלילי [נוסח משולב], התשמ"ב-1982, הריני מודיעה כי החלטתי לזכות את הנאשם מהעבירה שיוחסה לו בכתב האישום.

### 1. העובדות הצריכות לעניין

כנגד הנאשם הוגש כתב אישום המייחס לו עבירה של גרם מוות ברשלנות.

**כעולה מעובדות כתב האישום**, בתאריך 10.1.15 בשעה 19:00 לערך, נהג הנאשם ברכב שברולט משא פתוח (להלן: "**הרכב**") והתקרב למעגל התנועה של צומת הרחובות הלל יפה וז'בוטינסקי בחדרה, מכיוון צפון לדרום (להלן: "**הכביש**"). בכביש נתיב לכל כיוון, מופרד על ידי שטח הפרדה בנוי ולרוחב הכביש מסומן מעבר חציה להולכי רגל (להלן: "**מעבר החציה**"). כן צוין בכתב האישום כי שדה הראייה בכיוון נסיעת הנאשם אל שפת שטח ההפרדה הבנוי הינו 22.7 מטר.

באותה עת חצתה הגב' רוזה גרינברג, ילידת 1931 (להלן: "**המנוחה**"), את הכביש במעבר החציה, משמאל לימין כיוון נסיעת הנאשם, כשהיא מחזיקה בידה מטריה ונעזרת במקל הליכה. משהספיקה המנוחה לחצות מרחק של 1.75 מטר על מעבר החציה, פגע בה הנאשם עם חזית שמאל של הרכב (להלן: "**התאונה**"). כתוצאה מהתאונה נפגעה המנוחה פגיעת ראש קשה, פונתה לבית החולים הלל יפה בחדרה ושם נקבע מותה.

בכתב האישום נטען כי מותה של המנוחה נגרם כתוצאה מנהיגתו הרשלנית של הנאשם, שהתבטאה בכך שלא הבחין

עמוד 1



במנוחה - לא על שטח ההפרדה ולא כשהיא ירדה למעבר החציה - למרות שיכול וחייב היה להבחין בה; בכך שנהג ברכב כששכבת אדים מכסה את החלון הקדמי ומפריעה לראות; בכך שנהג ברכב ללא תשומת לב לנעשה בדרך שלפניו, בחוסר זהירות וברשלנות ולא כפי שנהג מן הישוב היה נוהג בנסיבות המקרה.

**בתשובתו לכתב האישום** הנאשם הודה כי נהג במקום ובזמן המתוארים בכתב האישום, אולם כפר באחריות לתאונה, בהיות מעבר החציה מסומן בבירור, בכך שתאורת הרחוב פעלה בצורה תקינה ובשדה הראיה הנטען. כן כפר הנאשם במיקום מעבר החציה, בקשר הסיבתי בין התאונה לתוצאה וטען כי רכבו לא פגע במנוחה (עמ' 2 לפרוט').

כבר עתה אציין כי במהלך שמיעת הראיות המחלוקת בין הצדדים הצטמצמה עד מאוד **ולאחר סיום עדותו של הבוחן** הנאשם הודה כי פגע במנוחה ולא הכחיש את הקשר הסיבתי בין הפגיעה לבין מותה. כך, נותרה למעשה אך הכפירה ברשלנות ובאחריות לתאונה (עמ' 25 לפרוט').

מטעם המאשימה העידו בוחן התנועה - רס"מ שי נטל ורס"מ שי כודידה ומטעם ההגנה העידו הנאשם ומר ניר קוסטיקה - שערך חוות דעת מומחה מטעם ההגנה.

אביא להלן אך את הראיות הרלבנטיות לכפירתו העדכנית של הנאשם.

## 2. ראיות המאשימה

**ע"ת מס' 1, רס"מ שי נטל**, בוחן תנועה במשטרת חדרה משנת 2007 (להלן: "**הבוחן**"), ערך מסמכים שונים במסגרת חקירתו בתיק דנן, לרבות הודאות הנאשם ודו"ח הבוחן (ראה ת/1 - ת/21).

**בדו"ח הבוחן (ת/18)** ציין הבוחן כי הגיע למקום התאונה בשעה 19:26 ומצא כי הראות במקום ללא הפרעה ותאורת רחוב בצומת פועלת, למעט פנס ימני מבין שני פנסים מעל שטח ההפרדה הבנוי שאינו פועל. כן צוין בדו"ח כי לאחר שני ניסויים במכשיר וריקום, נקבע מקדם חיכוך של 0.55 (ראה גם ת/15). עוד צוין בדו"ח כי הבוחן ביצע שני ניסויי נראות ברכב הנאשם. בניסוי הראשון, שנערך בליל התאונה, קבע הבוחן שניתן היה לראות את המנוחה על שפת שטח ההפרדה הבנוי ממרחק של 22.7 מטר, בעוד לטענת הנאשם הוא הבחין במנוחה ממרחק של 5 מטרים בלבד.

הניסוי השני נערך כחודשיים לאחר התאונה (ביום 11.3.15), אז נבחן שדה הראיה בארבע נקודות שונות (בתחילת המדרכה בנתיב הנגדי לכיוון נסיעת הנאשם, בתחילת שטח ההפרדה, במרכז ובקצהו, על שפתו).

עוד עולה מדו"ח הבוחן כי בהתאם למיקום הרכב והנזקים בחזיתו, נקבע כי הפגיעה במנוחה הייתה במרחק של 1.75 מטר משפת שטח ההפרדה הבנוי ולאחר האימפקט נהדפה המנוחה לפנים ונפלה על הכביש לפני חזית הרכב (על מקום נפילתה מעידים חפציה של המנוחה ושוללית הדם שנמצאו במקום).

לדו"ח הבוחן צורף נספח, בו פירט הבוחן את החישובים שערך ואת ממצאיו בהתייחס לגורמים הבאים:

עמוד 2



מהירות נסיעת הרכב - 15 קמ"ש (4.16 מ"ש); זמן תגובה (של הנהג ושל מערכת הבלימה) - 1.15 שניה; קצב חציה של המנוחה - 1 מ"ש; מקום הפגיעה במנוחה - 1.75 מטר משפת שטח ההפרדה הבנוי; משך שהות המנוחה בכביש - 1.75 שניה; מרחק עצירה (מרחק תגובה + מרחק בלימה) - 6.39 מטר. כן ציין הבוחן כי אם נחזיר את הרכב לאחור כשהמנוחה החלה את החציה, נמצא כי הוא היה במרחק של 7.28 מטר ממקום האימפקט.

בהתחשב בכל הנתונים האמורים, קבע הבוחן כי **אם הנאשם היה מגיב כשהמנוחה החלה בחציה, הוא היה נעצר 0.89 מטר לפני האימפקט והתאונה הייתה נמנעת**. כן קבע כי בהתאם לניסויי הנראות היה על הנאשם להבחין במנוחה טרם החלה בחציית מעבר החציה ולהגיב בהתאם.

**בחקירתו הנגדית** אישר הבוחן כי כל שינוי קטן באחד הנתונים שקבע לצורך שחזור התאונה, עשוי לשנות את התוצאה אליה הגיע ובהתאם לכך, את המסקנות (עמ' 7 לפרוט' בש' 10-20). הבוחן העיד כי ביצע את השחזור במהירות קבועה, ללא תגובה, שכן לו הנאשם היה מגיב ברגע שהמנוחה החלה לחצות, הוא היה מונע את התאונה (עמ' 8 לפרוט' בש' 3-6). עם זאת, הבוחן לא יכול היה לשלול כי הרכב התחיל לבלום בטרם פגע במנוחה, ברם להערכתו, בהתחשב ברוחב מעבר החציה ובמרחק הבלימה (1.61 מטר), הנאשם פגע במנוחה ללא בלימה (עמ' 8 לפרוט' בש' 7-13).

הבוחן אישר שהוא אינו יכול לומר במדויק היכן חצתה המנוחה לרוחב מעבר החציה, אישר שלא ביקש מהנאשם להצביע בזירה על מקום האימפקט, אולם העיד כי בהתאם להנחיה 8/2010 (נ/2) די בהסבר לפי מה נקבע מקום האימפקט וכך הוא אכן עשה (עמ' 8 לפרוט' בש' 14-32).

בהתייחס למהירות נסיעה הנאשם, הבוחן העיד כי בהעדר ממצא אחר הוא התבסס על גרסת הנאשם ובחר לערוך החישובים לפי מהירות של 15 קמ"ש, שזה הערך הגבוה, לטובת הנאשם. הבוחן אישר כי מדובר בהערכה בלבד ולא יכול היה לשלול כי ייתכן והנאשם נסע במהירות של 17 קמ"ש. כן אישר שאם אכן כך היה, אזי מדובר בתאונה בלתי נמנעת, שכן הרכב היה עוצר 20 ס"מ אחרי האימפקט (עמ' 9 לפרוט' בש' 2-19).

בהתייחס לזמן התגובה, העיד הבוחן כי הוא לא חישב כלל איחור תגובה של הנאשם, שכן כשמדובר במעבר חציה, הוא מצפה שלנהג לא יהיה בכלל איחור בתגובה. עם זאת, ציין, בשחזור הראשון חישב זמן איחור תגובה של 0.21 שניה ובשחזור השני, לפי 17 קמ"ש, מדובר בתאונה בלתי נמנעת ולכן כלל לא קיים איחור תגובה (מעמ' 9 לפרוט' בש' 20 עד עמ' 10 בש' 11 וכן בעמ' 11 לפרוט' בש' 14-24).

בהתייחס למקדם החיכוך, הבוחן העיד כי הוא קבע אותו באמצעות מכשיר וריקום. כן העיד כי הוא אינו מכיר הנחיה לפיה מהירות הנסיעה בניסוי אינה אמורה להיות שונה מהמהירות הנטענת ביותר מ-20%, והביע דעתו כי ממילא השינוי יהיה קטן מאד (מעמ' 10 לפרוט' בש' 30 עד עמ' 11 בש' 13).

בהתייחס למהירות החציה של המנוחה, הבוחן העיד כי הוא העריך אותה בהתאם לנוהל, שקובע כי הליכה רגילה



לקשיש מעל גיל 70 הוא 0.7-1.2 מ"ש' ולאשה מורידים 10%. הבוחן הסביר כי קבע מהירות בערך של 1 מ"ש', לטובת הנאשם, בהדגישו כי בנסיבות בהן מדובר באשה בת 85, אשר לגרסת הנאשם הלכה כשהיא מצונפת, עם מטריה פתוחה וכנראה גם עם מקל הליכה - גם ערך נמוך יותר היה מתאים. הבוחן הוסיף כי הוא אינו מכיר דרך בה ניתן לקבוע מהירות חציה על סמך ממצאים של מריחת בוך (מעמ' 11 לפרוט' בש' 25 עד עמ' 13 בש' 5 ובש' 23-32).

הבוחן העיד כי הוא אינו יכול לומר מה היה מסלול הליכתה של המנוחה והאם היא הלכה ברציפות או במקטעים. כן אישר שמשאינו יודע אם מהירות הליכתה היתה קבועה או אם מהירות נסיעת הנאשם היתה קבועה, הוא אינו יכול לומר מה היה היחס בין המנוחה לרכב נאשם בכל נקודת זמן (עמ' 16 לפרוט' בש' 6-31).

בהתייחס לשחזור שבוצע בליל התאונה, הסביר הבוחן כי כדי לשמור על אותנטיות, הוא נעזר בשוטר שהיה במקום ולא חיפש אדם שגובהו קרוב לגובה המנוחה (1.67 מ'), באומרו כי לדעתו אין שינוי מהותי בשדה הראיה בין אדם שגובהו 1.80 לבין גברת מצונפת שהולכת עם מטריה (עמ' 17 לפרוט' בש' 15-28). הבוחן הוסיף כי הוא מכיר את ההנחיות נ/2, אך הוא "השתמש במה שהיה" והעמיד את השוטר במצב סטטי, ללא מטריה, כי לא ידע היכן היתה המנוחה בכל רגע נתון ביחס לרכב (מעמ' 18 לפרוט' בש' 1 עד עמ' 19 בש' 1).

הבוחן העיד כי לא מדד את גובהו של התמרור המוצב על שטח ההפרדה ולא סתר את טענת ב"כ הנאשם לפיו גובהו של התמרור הוא 1.30 מטר ביחס לכביש. עם זאת, העיד, גם אם המנוחה עמדה אחרי התמרור, היה על הנאשם לראותה, ביחוד כשהיא עם מטריה - אלא שהוא לא עשה ניסוי שיוכיח זאת (מעמ' 19 לפרוט' בש' 2 עד עמ' 20 לפרוט' בש' 13).

בהתייחס למעבר החציה, הבוחן אישר כי הוא דהוי, ברם ציין כי ניתן היה לזהותו בבירור, קל וחומר כשהנאשם מכיר את המקום (עמ' 20 לפרוט' בש' 14-21).

הבוחן העיד כי את הניסוי הנוסף בתאריך 11.3.15 ערך לבקשת הרכז שעבר על התיק והגם שהתכנון היה לבצע את השחזור בגשם, בסופו של יום לא ירד גשם בעת הניסוי ולכן הוא בוצע בתנאים שאינם תואמים את התנאים בעת התאונה (מעמ' 20 לפרוט' בש' 24 עד עמ' 21 בש' 10). את הפער בטווח שדה הראיה בין שני הניסויים (22.7 מטרים אל מול 28 מטרים), ייחס הבוחן לעובדה שבניסוי השני לא ירד גשם והפנס תוקן. כן העיד: "מה גם, שאם תיקח אותו אדם בשני ניסויים שונים סביר להניח שהתוצאה תהייה שונה במשהו" (עמ' 21 לפרוט' בש' 19-23).

הבוחן העיד כי בהתאם לשחזור, כשהמנוחה היתה בכביש, רכב הנאשם היה במרחק 7.28 מטר ממנה והוסיף כי נהג שמתקרב למעבר חציה צריך לחפש את הולך הרגל. עוד העיד כי אף אם הסנוור בכביש רטוב חזק יותר מסנוור בכביש יבש, על נהג מנוסה לדעת זאת ולהתאים את מהירות נסיעתו לתנאי הדרך (מעמ' 22 לפרוט' בש' 19 עד עמ' 23 בש' 21).

**ע"ת מס' 2, רס"מ שי כודידה**, שוטר במשטרת חדרה, ערך את דו"ח הפעולה ת/22. מהדו"ח עולה כי רס"מ כודידה



הוא השוטר שהגיע ראשון לזירת התאונה, שם פגש בצוות מד"א אשר פינה את המנוחה לבית החולים הלל יפה, שמע מפי הנאשם כי הוא פגע במנוחה במעבר חציה והזעיק את הבוחן למקום.

**בחקירתו הנגדית** העיד רס"מ כודידה כי גובהו 1.83 מטר ומשקלו 90 ק"ג. כן העיד כי הגיע לזירת התאונה בשעה 19:16, יחד עם שוטרת נוספת, אשר לא רשמה דו"ח פעולה. רס"מ כודידה לא ידע לומר מה גובהה של השוטרת, אבל העריך כי היא יותר נמוכה ממנו ואף אינה מגיעה לו לכתף (עמ' 26-29 לפרוט').

### 3. גרסת הנאשם

הנאשם ביקש לראות בשתי הודעותיו במשטרה - ת/1 ות/7 את עדותו הראשית.

**הודעתו מיום 10.1.15 (ת/7)** נגבתה כשעה וחצי לאחר התאונה. בהודעה זו מסר הנאשם כי הוא נסע לאט בשל הגשם וכשהיה במרחק של מטר אחד או שניים ממעבר החציה, ראה לפתע דמות יורדת מהמדרכה בצד שמאל והולכת לכיוון ימין. הוא לחץ על הברקס חזק מאוד, מערכת ה ABS נכנסה לפעולה, לקח קצת זמן עד שבלם, הוא נגע בהולכת הרגל והיא נפלה. הנאשם עצר מיד, הזמין משטרה, ביקש מעובר אורח נוסף להזמין אמבולנס ולא הזיז את הרכב עד שהמשטרה הגיעה. הנאשם הוסיף כי היו לו אדים על החלון, הצומת לא היה מואר, היה פנס אחד שרוף והיה גשם (ת/7 בש' 2-8).

לשאלות הבוחן השיב הנאשם כי נסע לאט, כ-30-40 קמ"ש, ראה את המנוחה רק כשירדה לכביש, במרחק של כמטר ממנה ומיד בלם. כן הוסיף: "היא הלכה כזו מצונפת - מקופלת, בגלל שירד גשם" ובהמשך: "היא הייתה מצונפת כזו, אני לא זוכר איך היא הלכה. אני רק זוכר שכשהתקרבתי למעבר היא פתאום חצתה 2 צעדים" (ת/7 בש' 17-35).

הנאשם אישר כי הוא מכיר את המקום, יודע שיש שם מעבר חציה ואינו יודע כיצד זה לא ראה את המנוחה, ייתכן שמחמת החושך והגשם. כן מסר כי הוא אינו יודע איזה מרחק חצתה המנוחה עד הפגיעה, אבל הפגיעה הייתה קרוב לתחילת מעבר החציה מכיוון נסיעתו ולאחר הפגיעה היא שכבה מטר או שניים לפני הרכב, הרגליים שלה כמעט נשקו לרכב (ת/7 בש' 15-16 ו-45-70).

בסיום הודעתו אמר הנאשם כי הוא מאד מצטער שזה קרה.

**הודעתו מיום 11.1.15 (ת/1)** נגבתה למחרת התאונה, לאחר שהנאשם שוחח עם עו"ד. הנאשם אישר את אמיתות הודעתו ת/7 וביקש להוסיף שהיה גשם חזק מאוד, ראות לקויה, ללא תאורה מספקת, הוא נסע במהירות של כ-30 קמ"ש וכמטר או שניים לפני המעבר, המנוחה ירדה לכביש, עשתה 2-3 צעדים ואז הוא נגע בה קלות בפינה הקדמית שמאלית של רכבו. הנאשם הסביר כי כנראה לא ראה אותה בגלל שטח מת ברכב שלו, בנוסף לתנאי הדרך הקשים. בהמשך הוסיף כי ייתכן והרכב שנסע מולו סנור אותו וטען כי נסע במהירות של 30-40 קמ"ש ולפני מעבר החציה אף האט את הרכב למהירות של 10-15 קמ"ש.



**בחקירתו הנגדית** חזר הנאשם על גרסתו לפיה הוא התקרב למעבר החציה במהירות איטית מאוד ולא ראה את המנוחה, אלא כשירדה לכביש ועשתה שני צעדים, כשהיא מצונפת, עם מטריה, כפופה לפניו והוא מיד בלם בלימת חירום חזקה (מעמ' 26 לפרוט' בש' 22 עד עמ' 27 בש' 17). הנאשם העיד כי הוא ירד מהרכב כדי לראות מה קרה לה, כיסה אותה, הזמין משטרה, ביקש מאחר להזמין אמבולנס ומחמת הגשם המתין ברכב, מבלי להזיזו (עמ' 27 לפרוט' בש' 20-29). הנאשם אישר כי רס"מ כודידה הגיע למקום, אולם טען כי הוא לא ביקש ממנו את פרטיו וכשהגיע למקום המנוחה כבר פונתה על ידי מד"א (עמ' 28 לפרוט').

הנאשם אישר כי ביום התאונה ערך ניסוי עם הבוחן ותאר זאת כך:

"הוא הושיב אותי ברכב, אני נהגתי ... הוא העמיד שם שוטר שעמד על הכיכר שם בסביבה, במעבר החציה, בפינה ... יש שם איזה תמרור עם חץ, שם הוא העמיד אותו. הוא התחיל לנסוע, אמר לי לנסוע, ואמר לי שמ-22 מטר הוא רואה אותו. המשכתי לנסוע. אמרתי לו שאתה רואה אותו כי אתה מחפש אותו ותיכף גם אני אמצא אותו וכשהייתי במרחק של חמישה מטר ראיתי אותו" (עמ' 29 לפרוט' בש' 19-25, כמו גם בעמ' 36 לפרוט' בש' 3-8).

הנאשם העיד כי המנוחה לא חצתה במרכז מעבר החציה, אלא רחוק יותר לכיוון דרום, כלומר רחוק יותר מכיוון נסיעתו ולא ידע לומר איזה מרחק היא הספיקה לחצות (עמ' 30 לפרוט' בש' 1-9).

הנאשם אישר כי הגיע למקום עם המומחה מטעמו, בערך בחודש אפריל שנה זו, בשעה שש אחר הצהריים לערך, והצביע לו על המקום באופן כללי (מעמ' 30 לפרוט' בש' 10 עד עמ' 31 בש' 18).

כששאל כיצד זה לא ראה את המנוחה, אלא כשירדה לכביש, השיב:

"אני יודע שהיא ירדה. אני מנסה לחשוב שאותו יום שזה קרה, חזרתי הביתה, ומן הסתם לא עצמתי עין, וניסיתי כל הזמן לשחזר, מה קרה לי. אני נוהג משנת 1968 על משאיות, מה קרה בדבר הזה. ניסיתי להבין, אולי אני טעיתי באיזה מקום. לא הצלחתי. זה קרה כל כך מהר, היא ירדה לי. אני נהג ותיק, אני לא פרחח ... ירד גשם חזק, הגעתי לכיכר והורדתי את הרגל מהברקס. נסעתי בין 10-15-16-13-14 זה מהירות של הליכה, זה המזל. אני חושב שאם הייתי פוגע בה במהירות יותר גבוהה היא לא היתה נופלת לפניי, היא היתה נמצאת בצומת. אם הייתי נוסע במהירות שכולם נוסעים, 40-50. עד היום אני לא מצליח להבין מאיפה היא באה לי.

ש. בוא נחשוב.

ת. היא באה מצד שמאל אבל איך פתאום היא באה?

ש. היא חוצה את המעבר החציה הראשון, מתקדמת, אותה גברת שהולכת מצונפת ואתה לא רואה אותה?



ת. את מפספסת דבר אחד - גשם, מבול, חושך מצרים, ואני כולי מרוכז בכביש ופתאום נפלה לי בכביש. לא יודע להגיד. אני ראיתי אותה כשהיא ירדה." (עמ' 32 לפרוט' בש' 1-14).

בהמשך העיד הנאשם כי אמנם היו לו אדים על השמשה, אך אלה לא הפריעו לו, הסכים כי בסיטואציה כזו צריך לנהוג בזהירות, אך שב והסביר כי הוא לא ראה את המנוחה וכי הניסוי שעשו אינו מדמה את אותן נסיבות בדיוק (מעמ' 32 לפרוט' בש' 15 עד עמ' 33 בש' 32).

הנאשם העיד כי הוא נסע במהירות משוערת של 14-17 קמ"ש (עמ' 34 לפרוט' בש' 10) וכשנשאל מדוע לא נסע לאט יותר השיב:

**"זאת אומרת שאני אשים את האוטו ואדחף אותו.**

**ש. לא, זה אומר שכשאתה מתקרב למעבר חציה, לחפש את הולך הרגל.**

**ת. תגדירי לי זהירות. מה לא עשיתי פה שהוא לא זהיר.**

**ש. לא ראית אותה. היא לא ירדה מהשמיים.**

ת. לא יכולתי לראות אותה בגלל כל התנאים האובייקטיביים של היום. איך אני רואה אותה בגשם, בחושך? ... לא יעזור לך. מילת כבוד שלי. אם הייתי רואה אותה לא הייתי עומד פה היום ומתדיין איתך... " (מעמ' 34 לפרוט' בש' 30 עד עמ' 35 בש' 15).

הנאשם אישר כי התמונות בת/6 ובמיוחד תמונה 13 משקפות את המצב בעת התאונה - חושך מצרים (מעמ' 35 לפרוט' בש' 23 עד עמ' 36 בש' 2) והסביר כי כשאמר בחקירה שראה את המנוחה מטר או שניים, התכוון להמחיש שראה אותה ממש מקרוב (עמ' 36 לפרוט' בש' 9-16). כן הסביר כי נסע במהירות של 30-40 קמ"ש לפני הכיכר, אחר כך הוריד מהירות, שאם לא כן, המנוחה הייתה עפה קדימה לצומת הבא (מעמ' 37 לפרוט' בש' 18 עד עמ' 38 בש' 5).

כשנשאל מדוע הזכיר את עניין הסנוור רק בהודעתו השניה (ת/1), השיב כי בחקירה הראשונה היה נסער, בלילה חשב על הדברים ולכן מסר זאת רק בחקירה השניה, שנערכה בבוקר, למחרת התאונה (עמ' 38 לפרוט' בש' 6-13).

#### 4. עדות של המומחה מטעם ההגנה

**מר ניר קוסטיקה**, בעברו קצין בוחנים ראשי במשטרת ישראל (להלן: "**המומחה**"), ערך את חוות הדעת נ/5 (להלן: "**חוות הדעת**"). בחוות הדעת חלק המומחה על חלק מהנתונים בהם השתמש הבוחן בחישוביו, טען כי בחלק אחר הבוחן אף שגה, ערך חישובים משלו וקבע בסיכום חוות דעתו כי בנסיבות המקרה מדובר בתאונה בלתי נמנעת, בהתחשב במספר היבטים:



א. שחזור התאונה נעשה ללא התייחסות לנקודת האימפקט בכביש.

ב. השחזור נשען על נתונים מוערכים והוכח כי שינוי קטן בכל אחד מהנתונים עשוי להוביל לתוצאה של תאונה בלתי נמנעת.

ג. בהתאם לגרסת הנאשם, לפיה המנוחה ירדה לכביש כשהוא היה במרחק של 2 מטר ממעבר החציה, המסקנה היא כי בכל מהירות מעבר ל- 13 קמ"ש התאונה בלתי נמנעת.

ד. שני הניסויים שערך הבוחן לא דימו נסיבות זהות לנסיבות התאונה, אם מבחינת מימדי המנוחה ואם מבחינת תנאי מזג האוויר ולכן אינם יכולים ללמד על שדה הראיה של הנאשם בעת התאונה.

**בחקירתו הנגדית** העיד המומחה כי ביום 27.3.16 ביקר לראשונה בזירת התאונה, בנוכחות הנאשם ועורך דינו והסביר כי זה לא מצוין בחוות הדעת, שכן הנאשם לא עשה דבר מעבר להצבעה על המקום באופן כללי (עמ' 41 לפרוט' בש' 15-31). כן הסביר כי לא ביקש מהנאשם להצביע לו על מקום האימפקט, שכן הוא אינו מתכוון להחליף את הבוחן בחקירת התאונה ומסתמך בחוות הדעת אך על אינפורמציה שהייתה בפני הבוחן. לכן גם לא ערך ניסוי שדה ראיה, אלא הגיע כדי להתרשם מהזירה בלבד ולמדוד את גובה התמרור וממילא לא היו תנאים דומים כדי שניתן יהיה לבצע שחזור (מעמ' 42 לפרוט' בש' 29 עד עמ' 44 בש' 28).

המומחה חידד טענתו לפיה האופן בו בוצע הניסוי על ידי הבוחן אינו נכון ולכן התוצאות שהתקבלו בו אינן משקפות את מה שעמד בפני הנאשם ברגע התאונה והוסיף כי לאחר שצפה בסרטון המתעד את הניסוי הוא סבור כי הנאשם לא יכול היה לראות את המנוחה על שטח ההפרדה, גם לא מנקודה מאוחרת לנקודה בה הבוחן עצר בניסוי. המומחה הסביר כי הניסוי נערך מתוך נקודת הנחה שהמנוחה עמדה במצב סטטי וזו הנחה שגויה. עוד טען כי הולך הרגל המדומה שהציב הבוחן הינו בגובה של 1.80 מטר, לא מצונף ולא תחת מטריה ולפיכך הוא סבור כי הניסוי אינו משקף מאום (עמ' 45-47 לפרוט').

לשאלת בית המשפט השיב המומחה כי הוא אינו חולק על קביעות הבוחן לפיהן מרחק העצירה במהירות 15 קמ"ש הוא 6.39 מטרים ומרחק החציה שעברה המנוחה הוא 1.75 מטר, אולם הוא חולק על קביעת הבוחן באשר לקצב החציה של 1 מ"ש' ולקביעה לפיה הרכב לא בלם ונסע במהירות קבועה של 15 קמ"ש עד הפגיעה. לכן, הסביר, הוא אינו מסכים עם מסקנת הבוחן לפיה אם במרחק הזה הנאשם היה מגיב מיד, הוא היה נעצר עד 87 ס"מ לפני מקום האימפקט, כאשר הבוחן כלל לא קבע את מקום האימפקט והוסיף כי למעשה הבוחן קבע שהנאשם איחר בתגובה ב-21 ס"מ וזה אבסורד לדעתו (עמ' 47 לפרוט' בש' 11-3 וכן עמ' 50 לפרוט' בש' 24-13).

המומחה העיד כי גם למטריה שהחזיקה המנוחה אין משמעות במקרה דנן, שכן אין זה מן הנמנע שהמנוחה נבלעה בשטחה של המטריה, שנבלעה בחשיכה, בהיותה כהה (עמ' 47 לפרוט' בש' 32-24).

המומחה העיד כי הוא ביצע הערכה של מקום האימפקט - מטר לפני העצירה הסופית, על מעבר החציה, חצי מטר אחרי מרכז המעבר, שרוחבו 3 מטר - לאמור 2 מטר מכיוון נסיעת הנאשם. כן העיד כי הוא העריך שהרכב היה בתהליך





בלימה לפני שנעצר על מעבר החציה ולכן זו טעות להשיבו לאחור במהירות קבועה, כפי שעשה הבוחן, קל וחומר כשאין לך נקודת אימפקט (מעמ' 48 לפרוט' בש' 9 עד עמ' 49 בש' 8).

המומחה העיד כי לא ידוע באיזה קצב הלכה המנוחה והוא קבע קצב הליכה של 1.3 מ'/ש', בהתבסס על ההנחה שהמנוחה חצתה כשהנאשם היה מאד קרוב אליה ולכן ייתכן שאפילו רצה, ובהתאם לממצאים נוספים כדוגמת סימן הניגוב של הבוץ, שכן ניגוב ימינה באורך 30 ס"מ מלמד על המשך תנועה מהירה יחסית, בעוד אם המנוחה היתה הולכת לאט או עומדת, לא היה נוצר סימן ניגוב ימינה. עם זאת, העיד, גם במהירות של 1.2 מ'/ש' התאונה היתה בלתי נמנעת, כמפורט בחוות הדעת (מעמ' 51 לפרוט' בש' 8 עד עמ' 52 בש' 20).

בהתייחס לתמרוך על שטח ההפרדה, המומחה העיד כי נכון שגובהו 1.2 מטרים, בעוד גובהה של המנוחה היה 1.67 מטרים, אולם הסביר כי ככל שמתרחקים מהמקום, התמרוך מכסה שטח גדול יותר ובנסיבות בהן לא ידוע היכן עמדה המנוחה ביחס לתמרוך ומשלא ניתן לבצע שחזור של התאונה בתנאים זהים, לא ניתן לשלול את האפשרות שהתמרוך הסתיר את המנוחה (עמ' 54 לפרוט' בש' 7-1).

## 5. טענות הצדדים

**ב"כ המאשימה** הזכירה כי המחלוקת בתיק צומצמה אך באשר לקצב ההליכה של המנוחה והמרחק בו היה רכב הנאשם מהמנוחה בעת שהבחין בה וביקשה לאמץ בנקודות אלה את דו"ח הבוחן, על החישובים שערך ולהעדיף על החישובים שערך המומחה, שלא ניתן להם הסבר מניח את הדעת. בהסתמך על חישובי הבוחן, טענה כי הנאשם איחר בתגובה, שכן אם היה מגיב מיד כשהמנוחה החלה בחציה, התאונה הייתה נמנעת, גם אם מדובר במרחק של 20 ס"מ בלבד.

ב"כ המאשימה הפנתה לניסוי שערך הבוחן (ת/21) וביקשה לאמץ את שדה הראיה שקבע הבוחן על סמך הניסוי שבוצע מיד לאחר התאונה, בתנאים זהים. ב"כ המאשימה טענה כי שטח הפנים של המטריה גדול בהרבה מהשוטר הרזה שדימה את המנוחה והוסיפה כי הבוחן לא נשאל מדוע לא ביצע הניסוי בעזרת השוטרת שהייתה במקום ולכן הנאשם אינו יכול לטעון זאת.

ב"כ המאשימה הפנתה גם לניסוי השני (ת/17 ות/21), טענה כי הוא אמנם נעשה בתנאים שונים, אך מדובר בניסוי תנאים אובייקטיבי וממילא יש בו כדי להוכיח שהנאשם צריך היה להבחין במנוחה לפני שהיא ירדה לשטח ההפרדה בכביש. ב"כ המאשימה טענה כי אף אם הניסוי השני ייפסל, יש בניסוי הראשון (ת/21) כדי להוכיח שהנאשם יכול היה לראות את המנוחה בטרם ירדה לכביש.

בהתייחס לסנור טענה כי מהניסוי הראשון ניתן ללמוד שניתן היה להבחין במי שעומד על שפת המדרכה ושטח ההפרדה גם כשיש סנור והדגישה כי הנאשם מכיר את המקום ואמור היה לצפות הימצאותם של הולכי רגל במעבר בחציה.



לאור שפורט ביקשה ב"כ המאשימה להרשיע את הנאשם בעבירה שיוחסה לו בכתב האישום, בהפנותה לפסיקה לתמוך טענותיה.

**ב"כ הנאשם** הדגיש כי הרשעת נאשם בפלילים צריכה להיעשות לאחר שאשמתו הוכחה מעבר לכל ספק סביר ובנסיבות התיק דנן, בהן המאשימה מתבססת על נתונים מוערכים בלבד, לא ניתן להרשיע את הנאשם.

ב"כ הנאשם טען כי מדובר בתאונה בלתי נמנעת, הן על פי חוות הדעת והן לפי דו"ח הבוחן, אשר קבע שהנאשם איחר בתגובה למשך 0.21 שניות ואישר שבמהירות של 17 קמ"ש התאונה בלתי נמנעת.

בהתייחס לניסויים שערך הבוחן טען ב"כ הנאשם כי הניסוי השני חסר ערך, שכן הוא נערך בתנאים שונים לחלוטין מהתנאים ששררו ביום התאונה ובניסוי הראשון, שנערך בתנאים זהים לתנאי התאונה, השוטר שדימה את המנוחה לא התאים במידותיו, כאשר הדברים מקבלים משנה תוקף מקום בו הבוחן היה יכול להיעזר בשוטרת לירון הלפרין, והניסוי לא לקח בחשבון את תנועת המנוחה, שכן השוטר המדמה עמד במקום. כן נטען כי הבוחן כלל לא התייחס לתמרוך המוצב על אי התנועה או לסנור מצד כלי הרכב שנסעו ממול כיוון נסיעת הנאשם.

ב"כ הנאשם טען כי צפייה בת/21 מלמדת על הקושי הרב להבחין בדמות שעומדת, אפילו במצב בו הנאשם מתבקש מראש להתמקד בשוטר שמדמה את המנוחה.

ב"כ הנאשם ביקש לאמץ את חוות הדעת של המומחה, לקבוע כי מדובר בתאונה בלתי נמנעת ולזכות את הנאשם מהעבירה שיוחסה לו, בהפנותו לפסיקה מטעמו.

## 6. דין

לאחר שעברתי על מכלול הראיות שהונחו בפניי וכפי שכבר צוין לעיל, מצאתי כי הצדדים אינם חלוקים על מרבית העובדות בתיק ואלה הן:

- א. מדובר בדרך עירונית, כביש תקין, רטוב מגשם, נתיב נסיעה לכל כיוון, לאחר מעגל תנועה קיים מעבר חציה המורכב משני חלקים, מופרד בשטח הפרדה בנוי.
- ב. המנוחה חצתה משמאל לימין כיוון נסיעת הנאשם, כשבידה מטריה שחורה ומקל הליכה.
- ג. המרחק אותו חצתה המנוחה טרם נפגעה מרכבו של הנאשם הינו 1.75 מטר.
- ד. רכבו של הנאשם נעצר בקצה מעבר החציה (תמונה 10 בלוח התצלומים ת/6).



ה. נמצאו סימני ניגוב של בוך בפגוש קדמי ברכבו של הנאשם במרחק 0.35 מטר מדופן שמאל וניגוב נוסף במרחק 0.52 מטר מדופן שמאל, מכיוון שמאל לכיוון ימין.

ו. הרכב היה תקין.

ז. מקדם החיכוך הינו 0.55.

ח. זמן התגובה הינו 1.15 שניה.

ט. מרחק העצירה של הרכב במהירות נהיגה של 15 קמ"ש הינו 6.39 מטר.

הצדדים נותרו חלוקים באשר לקצב החציה של המנוחה והחזרת הרכב לאחר במהירות קבועה.

יוצא אפוא שהשאלה העיקרית המצויה במחלוקת היא אחריותו של הנאשם לתאונה והאם התאונה נמנעת אם לאו. לדידה של המאשימה, הנאשם לא ראה את המנוחה במקום שהיה עליו לראותה, לא הגיב במועד ופגע בה ולכן יש לקבוע כי הוא התרשל ולהטיל עליו את האחריות לתאונה, בעוד שלדיו של הנאשם הוא הגיב מיד כשראה את המנוחה, אלא שלצערנו, בנסיבות - תנאי הראות הלקויים וקצב הליכת המנוחה - זה היה מאוחר מדי ולמעשה מדובר בתאונה בלתי נמנעת.

אכן, נקבע לא אחת כי על נהג המתקרב למעבר חציה לצפות אפשרות לפיה הולכי רגל יתנהגו באופן שאינו נורמטיבי ולא ישימו ליבם לרכב המתקרב למעבר החציה ועל כן מוטלת עליו החובה לכלכל את צעדיו גם אם הולך הרגל יטול על עצמו "סיכון של חצייה על אף התקרבות הרכב" (ראו לעניין זה ע"פ 558/97 **מלניק נ' מדינת ישראל** (3.5.98)).

עם זאת, קביעה זו אינה מטילה אחריות גורפת ואבסולוטית על נהג המגיע למעבר חציה, כך שעל בית המשפט נותר לבחון כל מקרה לגופו, בהתאם לנסיבותיו הקונקרטיות (בג"ץ 8150/13 **דליה כרסנטי נ' פרקליטות המדינה - המחלקה הפלילית** (6.8.14)).

בטרם יורשע נאשם בעבירה של גרם מוות ברשלנות על התביעה הנטל להוכיח שלושה מרכיבים: התרשלות, גרימת מוות וקשר משפטי וסיבתי ביניהם. לצורך כך נדרש בית המשפט, בבואו להכריע דינו של הנאשם, להתייחס, בין היתר, לחישובים מתמטיים של שדה הראיה הרלבנטי, מהירות של הרכב הנוסע, של הולך הרגל ושל המהירות (והמרחקים) שבה הייתה התאונה נמנעת (ע"פ (נצ').

28434-05-13 **איתי ברזל נ' מדינת ישראל** (23.10.13) ובג"ץ **כרסנטי** הנ"ל).

עתה אבחן את החישובים בתיק דנן, ביחס לכל אחד מהגורמים הרלבנטיים (שדה ראייה, מהירות וכד').

**שדה הראיה - מהיכן היה על הנאשם לראות את המנוחה?**

עמוד 11



המאשימה גורסת כי היה על הנאשם לראות את המנוחה ממרחק של 22 מטרים, עובר לירידתה למעבר החציה, בהתבסס על הניסוי שביצע הבוחן ביום התאונה. הנאשם גורס מנגד כי באותו ניסוי הוא עצמו הבחין בשוטר המדמה ממרחק של 5 מטרים בלבד וממילא תנאי הניסוי לא היו זהים לתנאי התאונה ולכן אין לאמץ את ממצאיו. הנאשם מוסיף כי ברגע האמת הוא ראה את המנוחה רק כשכבר ירדה לכביש.

כפי שצוין לעיל, הבוחן ערך שני ניסויים כדי לשחזר את נסיבות התאונה. הניסוי הראשון נערך בליל התאונה עצמו, כשתנאי הדרך זהים לתנאי התאונה (מזג אויר, חשיכה, תאורה וכד') (להלן: "**הניסוי הראשון**"). ואילו הניסוי השני נערך לאחר כחודשיים - ביום 11.3.15 (להלן: "**הניסוי השני**").

אתחיל דווקא מהניסוי השני.

בניסוי השני ציין הבוחן את המרחק ממנו ניתן היה לראות את המנוחה בהתייחס ל-4 נקודות שונות, בין שפת המדרכה ממנה ככל הנראה החלה לחצות את הכביש ועד שפת שטח ההפרדה ממנו ירדה למעבר החציה. אלא שאותו ניסוי נערך בתנאים שונים לחלוטין מהתנאים ששררו בעת התאונה. כך למשל, בעת הניסוי השני לא ירד גשם, הכביש היה יבש ואף התאורה היתה שונה, שכן תאורה שלא עבדה בליל התאונה תוקנה.

הבוחן עצמו העיד כי "ברגע שהתנאים לא זהים, התוצאות יהיו שונות" (עמ' 21 לפרוט' בש' 21) ואישר כי לא יכול היה לבצע את השחזור כפי שכתוב בנוהל, שכן הוא לא יכול לדעת היכן היתה המנוחה בכל רגע נתון ביחס לרכב או בכלל (עמ' 22 לפרוט' בש' 2-1). הבוחן אף אישר כי הוא אינו יודע אם המנוחה הלכה במהירות קבועה אם לאו ובנסיבות אלה הוא אינו יכול לומר באופן ודאי מה היחס בינה לבין הרכב של הנאשם בכל נקודת זמן (עמ' 16 לפרוט' ועמ' 18 לפרוט' בש' 19-20). זאת ועוד, הבוחן אף הסכים שסנזור בכביש רטוב גבוה מסנזור בכביש יבש (עמ' 23 לפרוט' בש' 12-17).

ת/21 הוא דיסק המתעד את שני הניסויים שערך הבוחן ונכללים בו 7 סרטונים. שלושה מהם מתעדים את הניסוי הראשון וארבעה את הניסוי השני. צפייה רצופה בכל הסרטונים מלמדת אף היא כי אכן קיים שוני מהותי בין התנאים ששררו בעת ביצוע הניסוי השני לבין התנאים ששררו בעת ביצוע הניסוי הראשון, קרי, בליל התאונה.

כי כך, אני סבורה כי לא ניתן ללמוד מהניסוי השני בהיקש לתאונה ולכן לא אתן לו משקל ראיתי.

את הניסוי הראשון ערך הבוחן בליל התאונה, זמן לא רב לאחר הגיעו למקום. במסגרת הניסוי, הבוחן הציב את עד התביעה 2 כשהוא לבוש שחורים על שפת שטח ההפרדה מצד שמאל (להלן: "**השוטר המדמה**") ובדק מהיכן ניתן לראותו בנהיגה מכיוון נסיעת הנאשם. הניסוי נערך פעמיים, כאשר בפעם הראשונה הנאשם נהג ברכב והבוחן ישב לידו. כשהנאשם הבחין בשוטר המדמה, הוא נעצר והבוחן ירד מהרכב ומדד את המרחקים באמצעות גלגלת (5 מטרים). בפעם השנייה הבוחן נהג ברכב והנאשם ישב לידו. כשהבוחן הבחין בשוטר המדמה הוא עצר את הרכב וירד למדוד את המרחקים (22.7 מטרים). שני הניסויים צולמו בווידיאו (ראה ת/5 ות/21).



אל נוכח הפער הגדול בין שדה הראיה הנטען על ידי הבוחן לשדה הראיה הנטען על ידי הנאשם, צפיתי חזור וצפה בסרטונים המתעדים את ניסויי שדה הראיה ולהלן התרשמותי:

בנסיעה בה נהג הנאשם ניתן להבחין בשוטר המדמה ממרחק גדול יותר מזה בו טען הנאשם שהוא מבחין בו לראשונה. בנסיעה בה נהג הבוחן אכן ניתן להבחין בשוטר המדמה מהמקום בו ציין הבוחן שהוא מבחין בו. עם זאת, יש לציין כי בשתי הנסיעות שדה הראיה מושפע עד מאד מהאורות של כלי הרכב אשר מגיעים ממול כיוון הנסיעה. היינו, קיים סנוור בעוצמה משתנה כל אימת שכלי הרכב ממול נוסעים ויש באותו סנוור כדי להשפיע על יכולת ההבחנה של נהג שבא מהכיוון הנגדי, בהולך רגל שעומד על שטח ההפרדה, בכל רגע נתון. רוצה לומר, כי הגם שברגע מסוים ניתן להבחין בשוטר המדמה ממרחק של 22.7 מטר, כפי שקבע הבוחן, הרי שברגע אחד אחריו כבר לא ניתן להבחין בו, אם עובר שם רכב שגורם לסנוור, אלא ממרחק קצר יותר.

זאת ועוד - גובהו של השוטר המדמה בניסוי הראשון 1.83 מטרים ומשקלו כ-90 ק"ג, בעוד גובהה של המנוחה היה 1.67 מטר (ראה ת/8). לזאת יש להוסיף את עדותו של הנאשם לפיה היא הלכה כפופה ומצונפת. ע"ת 2 העיד כי יחד עמו היתה בזירה שוטרת נוספת, נמוכה מגובה כתפו ולא מצאתי מענה לשאלה מדוע הבוחן לא הסתייע באותה שוטרת כמדמה, במקום השוטר המדמה. הדברים מקבלים משנה תוקף, בהתחשב בתמרוך המוצב על שטח ההפרדה. הן בתמונות (ת/6 ות/11) והן בדיסק (ת/21) ניתן להבחין בתמרוך אשר מוצב על שטח ההפרדה ואשר אין חולק כי גובהו 1.30 מטר מהכביש.

צפייה בדיסק מעלה כי ניתן להבחין בשוטר המדמה בעודו עומד ליד התמרוך, ברם אין זה מן הנמנע, שבאותם תנאים של רטיבות וסנוור, לא ניתן היה להבחין בנקל באדם אשר נמוך ממנו בכ-20 ס"מ.

השוטר המדמה אף עמד זקוף, במצב סטטי, כשהוא ללא מטריה ובפנים גליוות, בעוד המנוחה כאמור הלכה כשהיא מצונפת תחת מטריה ואין בפני מידע האם היא היתה בתנועה מתמשכת או עמדה טרם ירדה למעבר החציה.

הבוחן אמנם העיד כי מאחר שלא יכול היה לדעת איפה היתה המנוחה בכל רגע נתון ביחס לרכב, האופציה הטובה ביותר היתה להעמיד את השוטר המדמה סטטי בנקודה שהנהג חייב להבחין בו, ברם לאחר צפייה בדיסק ת/21 איני יכולה שלא לתהות אם אכן כך הוא.

בהתייחס לתמרוך, הבוחן העיד כי אף אם המנוחה היתה עומדת מאחורי התמרוך, הנאשם יכול היה לראותה, במיוחד בהתחשב בעובדה כי היא עמדה עם מטריה, ברם אישר כי לא עשה ניסוי כדי לבדוק זאת (עמ' 20 לפרוט' בש' 13-2).

עיון בהנחיית מדור ת.ד. 08/2010 (נ/2) (להלן: "**ההנחיות**") מלמד כי ניסוי נראות הולך רגל וקביעת שדה ראייה צריך להתבצע כשהבוחן נהג ברכב המעורב, הולך הרגל המדמה צריך להיות בעל מידות גוף דומות לאלו של הנפגע (שלא כבעניינו), בתנועה מאותו כיוון ובמהירות חציה דומה לזו של הנפגע (שלא כבעניינו).

יוצא אפוא, כי הבוחן ביצע את הניסוי הראשון שלא על פי ההנחיות ואני סבורה כי יש בכך כדי להפחית ממשקלו הראייתי, ככל שהדברים נוגעים לממצאיו.



## מהירות נסיעת הנאשם

הבוחן חישב את מהירות נסיעת הנאשם כ-15 קמ"ש, בהסבירו כי בחר לאמץ את המהירות הנוחה לנאשם, שמסר שנסע במהירות שנעה בין 10-15 קמ"ש.

אלא שמדובר במהירות משוערת בלבד. הנאשם מסר בהודעותיו ת/7 ות/1 כי נסע במהירות של בערך 30-40 קמ"ש ולפני מעבר החציה האט למהירות של 10-15 קמ"ש. זה המקום לציין כי לכל נהג, באשר הוא, קשה עד מאד להעריך את מהירות נסיעתו המדויקת, קל וחומר כשמדובר במהירות כה נמוכה.

הבוחן לא שלל אפשרות לפיה הנאשם נסע במהירות של 17 קמ"ש ואישר שאם אכן כך, התאונה היא בלתי נמנעת (עמ' 9 לפרוט').

לזאת יש להוסיף כי רכבו של הנאשם נעצר לאחר הפגיעה על מעבר החציה (ראה התמונות ת/6). בכך יש כדי ללמד כי כשהוא הבחין במנוחה יורדת למעבר החציה הוא בלם את הרכב ואף הבוחן לא יכול היה לשלול זאת (עמ' 8 לפרוט' בש' 2-13).

רוצה לומר, כי מהירות הרכב נקבעה באמצעות הערכה בלבד, לא הוכחה מעבר לספק סביר ולא ניתן לשלול שהמהירות עלתה על 15 קמ"ש ואף הגיעה כדי 20 קמ"ש.

## נקודת האימפקט

לקביעת מקום האימפקט בין רכב להולך רגל קיימת חשיבות רבה מאוד לצורך שחזור תאונה. ממקום זה "מחזירים את המעורבים לאחור" בהתאם לזמן ומרחק, לשם בחינה האם בנסיבות המקרה הנהג יכול היה או לא יכול היה למנוע את התאונה (ראו לעניין זה ע"פ (חי') 231/05 **נמרוד פילוס נ' מדינת ישראל** (23.6.05)).

בדו"ח הבוחן (ת/18) הזכיר הבוחן לא אחת את נושא ה"אימפקט" (הן בסעיף הממצאים והם בסעיף המסקנות) וזאת, חרף העובדה שהוא כלל לא קבע את מקום האימפקט, לאחר שלא מצא לנכון לעשות זאת, שוב, בניגוד להנחיות נ/2 (עמ' 7 לפרוט' בש' 21-22 ו-30; עמ' 8 לפרוט' בש' 14-32).

בהקשר זה יש לציין כי רוחב רכבו של הנאשם הינו 2 מטר ואורכו 5.8 מטר (ראה ת/18), מעבר החציה הינו ברוחב של 3 מטרים ובאורך של 4.2 מטרים (ראה ת/2). רכבו של הנאשם נעצר על גבי מעבר החציה, בקצהו, כשהחזית הקדמית שלו גולשת בסנטימטרים ספורים מעבר למעבר החציה (ראה השרטוט ת/2 ולוח התצלומים ת/6).



הבוחן אמנם קבע כי המנוחה הספיקה לחצות 1.75 מטרים מתוך 4.2 המטרים של מעבר החציה (על כך אין חולק), ברם הוא לא קבע היכן היא הלכה בהתייחס לרוחב המעבר - האם בחלקו הצפוני, או שמא בחלקו הדרומי, הרחוק מכיוון הגעת הנאשם.

בנספח לדו"ח הבוחן (ת/18) ציין הבוחן כי הוא הזיז את רכבו של הנאשם לאחור, כשהמנוחה החלה בחציה וקבע כי הרכב נמצא במרחק של 7.28 מטר מהאימפקט.

הכיצד?! הרי הבוחן לא קבע מהי נקודת האימפקט.

הקושי בהעדר קביעת נקודת האימפקט מקבל משנה תוקף בנסיבות התיק דנן, בהתחשב ברוחבו של מעבר החציה (3 מטר) והקביעה של הבוחן כי הנאשם היה אמור לעצור את רכבו במרחק של 89 ס"מ בלבד מהמנוחה. בנסיבות אלה ישנה חשיבות מכרעת לקביעת מקום האימפקט על גבי מעבר החציה, שכן לו המנוחה הייתה הולכת בסמוך לצדו הימני של מעבר החציה בכיוון חצייתה (דבר אותו לא ניתן לשלול), אזי ייתכן והמרחק אותו קבע הבוחן - 89 ס"מ בלבד - היה קטן יותר ואף עלול להוביל מסקנה כי גם במהירות של 15 קמ"ש, מדובר בתאונה בלתי נמנעת.

## מהירות החציה של המנוחה

מהירות החציה של המנוחה נקבעה אף היא על בסיס נתונים מוערכים.

הבוחן העיד כי מאחר ומדובר באשה בת 85, שהלכה עם מקל הליכה, במזג אוויר גשום, כשהיא מצונפת ובידה מטריה, יש לקבוע קצב חציה של 1 מ'/ש', ברם אישר כי מדובר בהערכה בלבד (מעמ' 11 לפרוט' בש' 25 עד עמ' 13 בש' 5).

בענייננו, ההנחה כי המנוחה חצתה במהירות כמוה כהנחה כי היא חצתה באיטיות, קרי, עסקינן בהערכה בלבד וכבר נפסק לא אחת כי כאשר החישובים מתבצעים בהסתמך על נתונים סטטיסטיים או נתונים מוערכים, בהיותנו מצויים בגדרי ההליך הפלילי, בו על הספק לפעול לטובת הנאשם, יש לערוך את החישובים על פי הנתונים המיטיבים עם הנאשם, קרי, לפי הערך הגבוה (ראה לעניין זה עפ"ת 24027-10-14 **פוצ'קוב נ' מ"י** (24.11.14)).

בת/23 - הודעתו של מר רויטמן יוסף, חתנה של המנוחה, מסר מר רויטמן כי המנוחה נהגה ללכת עם מקל הליכה "אבל הייתה הולכת רגיל לגיל שלה". לדידי גם בכך יש כדי לתמוך באפשרות כי הליכתה הייתה ברף העליון של הטווח שנקבע בחוזר ההדרכה.

לפי חוזר ההדרכה הערך הגבוה הוא 1.2 מ'/ש' וכשמדובר באשה יש להוריד 10%. מכאן שהיה על הבוחן לחשב את קצב החציה של המנוחה לפי ערך של 1.08 מ'/ש' לכל הפחות.



דא עקא, שלא הבוחן ולא המומחה ביצעו חישוב לפי הנתון האמור.

הבוחן כאמור, ערך חישובים על בסיס הנתון של 1 מ'/'ש', בעוד המומחה ערך חישובים על בסיס הנתון של 1.3 מ'/'ש', מבלי שניתן הסבר הגיוני לכך. המומחה אמנם טען כי הוא נסמך על סימני ניגוב הבוץ על הרכב, ברם הבוחן העיד כי לא ניתן לקבוע קצב חציה לפי אותם סימנים (אלא רק כיוון חציה) והמומחה לא תמך עדותו במאמרים או בפרסומים מדעיים אחרים.

לאור כל האמור, לא ניתן לשלול כי המנוחה חצתה את הכביש במהירות של 1.08 ואף 1.2 מ'/'ש' (יש לציין כי המומחה התייחס בחוות הדעת גם לקצב חציה של 1.2 מ'/'ש' ומצא כי גם אז, במהירות של 15 קמ"ש, התאונה בלתי נמנעת - סעיף 3.4.8 בנ/5).

## זמן התגובה של הנאשם

כאמור, הצדדים אינם חלוקים על קביעות הבוחן באשר לזמן התגובה של הנאשם (1.15 שניות). המחלוקת ביניהם נוגעת לאיחור בזמן התגובה. לדידו של הבוחן, משמדובר בתאונה אשר ארעה על מעבר חציה, היה על הנאשם להגיב מיד, ללא איחור בתגובה, בעוד לטענת ההגנה יש להתייחס לאיחור בתגובה בכל מקרה, אפילו מדובר במעבר חציה.

הבוחן אישר בעדותו כי בהנחה שהנאשם נסע במהירות של 15 קמ"ש, איחור התגובה שלו מתבטא אך ב- 0.21 השניה, ובמידה והוא נסע במהירות של 17 קמ"ש אזי מדובר בתאונה בלתי נמנעת ומשכך אין כל איחור בזמן תגובה:

**"ש. מה זמן איחור התגובה בשחזור הראשון שלך?**

**ת. קצר מאוד, אני אחשב. 0.21 שניה.**

[.....]

**ש. תסכים איתי שבשחזור השני שחישבת לפי 17 קמ"ש האיחור בתגובה הוא מזערי אם קיים בכלל. הוא בעצם לא קיים.**

**ת. אם התאונה בלתי נמנעת אז הוא לא קיים."**

(מעמ' 9 לפרוט' בש' 20 עד עמ' 10 בש' 11).

לעניין זה, יפים הדברים שנקבעו בע"פ 437/67 דיילס נ' מדינת ישראל (31.3.68):





"יתר על כן, בטיעונו המצוין תקף בא כוח המערער את חישובי הבוחן בדבר קצב הליכתו של אדם בגיל זה או אחר, גם לנו נראה שאין לבסס הרשעה על חישובים "ממוצעים" כאלה [.....] בנסיבות אלה כשההכרעה בין אשם וחף מפשע תלויה בהבדל בחשבון של שניה או מחצית השניה ולא היו ממצאים עובדתיים בטוחים השוללים כל אפשרות סבירה של טעות מינימאלית כזאת בחישוב הזמן והמרחק, נראה לנו שהמערער היה זכאי ליהנות מהספק. משום כך מבטלים אנו את ההרשעה ואת גזר הדין ומזכים את המערער".

## סיכום ביניים

אם לסכם האמור עד כה, אזי נמצא כי:

- א. לא נקבעה נקודת האימפקט, עובדה שיש בה כדי להשליך על השבת הרכב לאחר וכפועל ישיר על הקביעה אם מדובר בתאונה נמנעת אם לאו.
- ב. מהירות הנסיעה של הנאשם (15 קמ"ש) מוערכת בלבד, אין חולק שבמהירות של 17 קמ"ש מדובר בתאונה בלתי נמנעת ולא ניתן לשלול כי הנאשם אף נהג במהירות גבוהה יותר.
- ג. מהירות חציית המנוחה מוערכת בלבד, אף אחד לא ביצע חישוב לפי הערך הנכון בהתאם לחוזר ההדרכה ולא ניתן לשלול כי מהירות הליכתה היתה גבוהה מזו שנקבעה.
- ד. הניסוי השני אינו משקף כלל את נסיבות התאונה והניסוי הראשון אינו תואם את ההנחיות.

## 7. שאלת אחריותו של הנאשם

משעסקין בתאונה אשר ארעה במעבר חציה, יש להתייחס לשאלת רשלנותו של הנאשם, אף במנותק משאלת היות התאונה נמנעת אם לאו. השאלה היא מה צריך ומה יכול היה הנאשם לעשות כדי למנוע את התאונה. רק בהינתן כי לא יכול היה לעשות דבר, יזכה (ראה לעניין זה עפ"ת (נצ') 28434-05-13 **איתי ברזל נ' מדינת ישראל** (20.10.13)).

לאחר ששמעתי את מכלול הראיות ולאור כל שפורט לעיל, אני סבורה כי לא נפל פגם בנהיגתו של הנאשם וכי הוא נהג באופן סביר בנסיבות העניין. כאמור, שעת התאונה היתה שעת ערב, חודש ינואר, חשוך וגשום, כאשר תאורת הרחוב פעלה באופן חלקי בלבד. מהדיסק ת/21 עולה כי לא ניתן להתעלם מהסנוור במסלול נסיעת הנאשם, הן זה שנוצר כתוצאה מנסיעת כלי רכב ממול כיוון נסיעת הנאשם והן זה שנוצר כתוצאה מהרטיבות על הכביש והשתקפות האורות בה. המנוחה לבשה בגדים כהים והלכה מצונפת תחת מטריה, שאף היא היתה כהה. כמו כן, לא הובא בפניי נתון באשר לאופן הליכתה של המנוחה - האם היתה זו רצופה, או שמא מקוטעת, האם היא נעצרה טרם הגיעה למעבר החציה או שמא ירדה אליו מבלי להמתין ולהביט לצדדים. הבוחן אף אישר בעדותו כי הוא לא יכול היה לקבוע באיזה מרחק היה הנאשם מהמנוחה בכל רגע נתון.

תקנות 51, 52 ו-67 לתקנות התעבורה קובעות כי על אדם לנהוג במהירות סבירה, בהתחשב בכל הנסיבות ובתנאי



הדרך והתנועה בה, קל וחומר כאשר הוא מתקרב למעבר חציה.

עם זאת, בנסיבותיו הקונקרטיות של התיק דנן, אני סבורה כי המאשימה לא הוכיחה כי הנאשם התרשל בנהיגה.

כאמור, הנאשם נהג במהירות של כ-15 קמ"ש, בדרך עירונית בה המהירות המותרת היא 50 קמ"ש. מדובר בהאטה משמעותית ובמהירות סבירה בנסיבות העניין. כפי שצוין לעיל, לאחר התאונה הנאשם נעצר על מעבר החציה. נתון זה, לצד מרחק העצירה, מלמד כי הוא הבחין במנוחה עם רדתה לכביש ובלם מיד או בסמוך לכך. בכל אלה יש כדי ללמד כי הנאשם לא היה רשלן, אלא שלדאבון הלב, בהתחשב במכלול הנתונים שפורטו לעיל, לא היה בכך די כדי למנוע את התאונה.

בכתב האישום טענה המאשימה כי הנאשם התרשל בכך שנהג כששכבת אדים מכסה את שמשת הרכב ומפריעה לו לראות, אלא שעובדה זו לא הוכחה. הנאשם אמנם מסר בהודעתו ת/7 כי היו לו אדים על החלון, ברם בעדותו בבית המשפט עמד על כך שהאדים לא הפריעו לו לראות את הדרך (עמ' 32 לפרוט' בש' 15-22) והסרטונים בת/21 תומכים עדותו.

אני מתעלמת מנסיבותיו העגומות של המקרה דנן, בו קיפחה המנוחה את חייה, ברם סבורה כי מקום בו כל החישובים מתבצעים על סמך נתונים מוערכים, כאשר בשינוי הקטן ביותר בכל נתון יש כדי להשליך על התוצאה וכאשר מרווח הסטיה בין תאונה נמנעת (כטענת המאשימה) לתאונה בלתי נמנעת, עומד על 2 קמ"ש ועל שברירי שניה (0.21 ש') של איחור בתגובה, אזי לא ניתן לבסס על החישובים הרשעה בפלילים ואין מנוס מלקבוע כי קיים ספק באשמתו של הנאשם ובאחריותו לתאונה.

יפים לעניין זה הדברים שנאמרו על ידי כב' השופטת פרוקצ'ה ברע"פ 1007/05 **מדינת ישראל נ' בוחבוט** (1.9.08):

**"במישור הפלילי, יש להחמיר בקביעת רמת הזהירות הנדרשת, כמו גם במידת הסטייה ממנה, ביחס למקובל בעוולת הרשלנות במישור האזרחי. מערכת השיקולים, האינטרסים והערכים שיש לשקלל לצורך קביעת רמת הזהירות והפרתה אינם חופפים לחלוטין בשני המישורים. [...] עניינה של הרשלנות האזרחית בהטבת נזקו של הניזוק בידי המזיק. עניינה של הרשלנות הפלילית ביחס שבין הנאשם לבין החברה, והצורך להגן על בטחון הציבור מפניו. אף שמושגי יסוד מדין הרשלנות האזרחי מנחים לצורך קביעת היקף החובה והסטייה ממנה במישור הפלילי, הערכים המוגנים בשני המישורים אינם זהים, ושוני זה מתבטא באי החפיפה הקיימת ביסודות הנדרשים לצורך גיבוש העוולה לעומת יסודות העבירה הפלילית, כמו גם בשוני ברמת ההוכחה ובנטלי ההוכחה, ובהבדלים הקיימים בכללי הפרשנות החלים עליהם. [...] השוני העיקרי, בין רמת הזהירות הגבוהה הנדרשת בתחום הפלילי ביחס לזו הנדרשת במישור האזרחי קשור במידת הסטיגמה המוסרית הנלווית להרשעת אדם בפלילים, שאינה אופיינית למישור האזרחי. [...] לטעם זה נלווית גם ההכרה כי עבירות הרשלנות בפלילים הן חריג לכלל לפיו הרשעת אדם בפלילים מחייבת קיומה של מחשבה פלילית, הנעדרת במצב של רשלנות. אופייה של הרשלנות כחריג לאחריות בפלילים, וחולשת היסוד הנפשי האופיינית לעבירה זו מחייבים כי היא תתבסס על יסוד מוצק בתחום העובדתי-אובייקטיבי (פרופ' מ' קרמניצר "על הרשלנות בפלילים: יסוד נפשי, יסוד עובדתי, או שניהם**

גם יחד" משפטים כד, 71, 84, 89)... יש להיות ערים לשיקולים אלה בהטלת אשם פלילי של גרם מוות ברשלנות במקרה הנדון לפנינו."

**8. סוף דבר**

לאור כל האמור, משנותר בי ספק באשר להיות התאונה נמנעת ומשקבעתי כי נהיגתו של הנאשם בנסיבות התיק דנן היתה סבירה, הריני מזכה את הנאשם מהעבירה של גרימת מוות ברשלנות.

**זכות ערעור תוך 45 יום**

ניתנה היום, כ"ג אלול תשע"ו, 26 ספטמבר 2016, במעמד הצדדים